(Ingresan a Sala representantes de RAPAL - Uruguay)

SEÑOR PRESIDENTE.- La Comisión de Ganadería, Agricultura y Pesca tiene el agrado de recibir a dos representantes de RAPAL, Uruguay -señoras María Isabel Cárcamo y Eliana Arismendi- quienes, a través de una carta explicando los motivos, solicitaron ser recibidas.

A esos efectos, les cedemos el uso de la palabra y les solicitamos que se identifiquen con el fin de que quede debidamente registrado en la versión taquigráfica.

SEÑORA CÁRCAMO.- Mi nombre es María Isabel Cárcamo y agradezco que nos reciban con el fin de plantear una preocupación que lleva bastante tiempo, casi un año y medio.

Planteamos la entrevista a raíz de una regulación del año 2008 vinculada a la aplicación de productos fitosanitarios o tóxicos -como nosotros los denominamos- en las cercanías de escuelas rurales. Para desarrollar el tema, voy a hacer un poco de historia.

En el año 2004, el Ministerio de Ganadería, Agricultura y Pesca emitió una resolución vinculada a la prohibición de aplicación de productos fitosanitarios en una distancia inferior a los 300 metros en forma terrestre y 500 en forma aérea, en las zonas urbanas, suburbanas y centros poblados. Como podrán advertir los señores Senadores, aquí no se menciona para nada a las escuelas o pueblos rurales. En realidad, se establece que, sin perjuicio, de que las medidas indicadas representen un avance significativo en lo que a las medidas de prevención respecta, existen situaciones específicas en el medio rural que exponen a la población más vulnerable, específicamente a los niños.

Ahora, con esta resolución del año 2008 se está reconociendo que estas poblaciones también están expuestas a sustancias peligrosas y, por ello, fue necesario sacar una resolución. Lo que llama la atención de esta resolución es que establece que las aplicaciones aéreas no deben realizarse a menos de 50 metros y las terrestres a no menos de 30 metros, pero esas distancias son muy menores a las establecidas anteriormente. Es cierto que antes no existía nada y que ahora se está haciendo un reconocimiento y se deja sentado que las fumigaciones son peligrosas. Sin embargo, por un lado, está el tema de quién controla y, por otro, que en Uruguay los vientos son comunes. Entonces, establecer una distancia de 50 metros, es como para dejar sentado que el tema preocupa, pero es imposible de controlar.

Más aún, hemos recorrido distintas zonas del país y hemos visto cultivos donde no se respetan los 50 metros, pues, como mucho, llegan a 10 metros del borde de las escuelas. En el momento en que salió esta regulación solicitamos una entrevista con autoridades del Ministerio de Salud Pública para ver qué se podía hacer y, en ese marco, se estuvo trabajando intensamente a partir del mes de diciembre, pues esta regulación salió en noviembre de 2008. Nos reunimos con un equipo del Ministerio de Salud Pública y en un momento se pensó que había habido un problema de tipeo y que en vez de hablar de 50 y 30 metros, se había querido decir 500 y 300 metros pero, lamentablemente, no fue así. En el marco de una Comisión Nacional de Vigilancia y Prevención de los Efectos Adversos sobre la Salud Humana de los Contaminantes Químicos Ambientales, integrada por varios Ministerios, como el de Vivienda, Ordenamiento Territorial y Medio Ambiente, a través de la Dirección Nacional de Medio Ambiente, por la Universidad de la República, las Intendencias y otros organismos, se trabajó para buscar la forma de revertir esta situación, pero lamentablemente no se pudo solucionar el tema. Entonces, acudimos al Ministerio de Salud Pública por entender que era la Cartera que estaba directamente relacionada con esta problemática porque estamos hablando de la salud de los niños. A partir de que no se logró un avance para cambiar esta regulación para, por lo menos, pasar de 30 a 300 metros y de 50 a 500 metros, este año como organización empezamos a trabajar en el tema porque creemos que es algo muy importante. Además, hay denuncias concretas en cuanto a que se ha fumigado en las cercanías de las escuelas e, incluso, en los patios. Por ejemplo, conocemos el caso de una escuela en Durazno en que pasó un avión fumigador y les quemó la huerta orgánica que tenían. Luego la empresa dueña de los cultivos -no la empresa fumigadora- les compró un invernáculo y solucionó el problema, pero entendemos que esa no es la solución. Comento este

caso específico, pero sabemos que esto ha ocurrido también en Tacuarembó y en otros departamentos.

Estamos frente a un tema muy importante, más si tenemos en cuenta que ha habido un avance importantísimo, no solo en los cultivos agrícolas, sino también en los forestales, y que esto continuará avanzando. Es por eso que nos gustaría saber qué medidas serán tomadas, sobre todo cuando estamos hablando de sustancias que son muy tóxicas.

No se trata de hablar únicamente, por ejemplo, de glifosato -recientemente se publicó un estudio bastante importante acerca de los efectos que causa esta sustancia en los animales como, por ejemplo, malformaciones- sino que también nos referimos a otras sustancias que se están aplicando masivamente y que son un veneno.

Por otro lado, también con respecto a las sustancias, quisiera agregar que en setiembre el Ministerio de Ganadería, Agricultura y Pesca, a través de la Dirección General de Servicios Agrícolas, emitió una larga lista de las sustancias pertenecientes a las categorías 1A y 1B, es decir, de las que son extremadamente contaminantes, que están a la venta en nuestro país y que, por lo tanto, se están usando. Cabe aclarar que esta categorización la hace la Organización Mundial de la Salud.

Por todo ello es que les solicitaríamos, por un lado, cursar un pedido de informes al Ministerio de Salud Pública -tal vez ellos puedan explicar más el trabajo que se realizó- y otro al Ministerio de Ganadería, Agricultura y Pesca acerca de qué es lo que se pretende hacer o cuál es el plan para trabajar específicamente sobre esta regulación y en el uso de estas sustancias que -vuelvo a insistir- se continúan usando.

Seguramente los señores Senadores conozcan los impactos que estas sustancias han causado en la apicultura y en el ganado. Se han analizado animales muertos y el resultado de la investigación arrojó que fue debido a sustancias agrotóxicas, como, por ejemplo, el endofulsán.

SEÑOR BORDABERRY.- Quisiera saber si han concurrido a las Intendencias Departamentales para plantear esta situación. Reconozco que no es un problema de ustedes pero, obviamente, facilitará nuestro trabajo en la posteridad.

De acuerdo a la Ley Nº 18.308 de Ordenamiento Territorial y Desarrollo Sustentable, los Gobiernos Departamentales son los que tienen potestades para la categorización de suelos y el uso de un concepto de desarrollo sostenible. Por esa razón, no es que nosotros no queramos intervenir ni hacernos eco de la situación pero, de acuerdo con esa normativa, existe una competencia directa de los Gobiernos Departamentales. Incluso, ya hay algún Gobierno Departamental que ha regulado este tema específicamente, en especial en lo que refiere a fumigaciones aéreas.

En el caso que ustedes citaron respecto al departamento de Durazno, quisiera saber si lo plantearon al Gobierno Departamental y si allí se hizo la denuncia para que, mediante la sanción de un decreto departamental, se regule este tipo de actividades.

SEÑOR PRESIDENTE.- Evidentemente, este es un tema muy delicado; les agradecemos que estén trabajando en él y nos brinden esta información. Es muy importante su preocupación por la utilización de sustancias que tienen efectos nocivos sobre la población, por lo que agradecemos que nos proporcionen esta información.

A ese respecto, no existía ninguna normativa en nuestro país. Es más, la normativa del año 2004 surge cuando se cayeron todas las hojas de los paraísos de la plaza de la ciudad de Bella Unión, fue como consecuencia de aplicación, vía aérea, de sustancias que cayeron sobre el pueblo. Así fue que el Ministerio de Ganadería, Agricultura y Pesca de aquella época lo detectó, analizó y decidió establecer normas.

En mi opinión, es importante tener en claro que una cosa es un centro poblado y otra cosa es una escuela. Alrededor de un centro poblado hay todo un movimiento de gente que va y que viene, que es muy difícil de controlar y, en este sentido, existen normas internacionales.

Al margen de este tema, quiero decir que es cierto que el viento tiene efecto de deriva sobre el polen, las sustancias tóxicas, etcétera. Ahora bien, las aeroaplicaciones nunca se realizan cuando hay viento porque, de hacerse, no tendrían efecto sobre las plantas.

Otra situación que carece de norma es que deba plantarse solo hasta cierta distancia de los alambrados. O sea que puede haber un cultivo hasta un alambrado y una escuela; eso no está regulado y no está prohibido. Incluso, si un agricultor tiene un cultivo hasta el alambrado de una escuela y respeta las normas de aplicación, la franja que queda sin tratar igual estaría siendo protegida por el tratamiento que se le hace al resto del cultivo.

Realmente, se trata de un tema muy importante. El Ministerio de Ganadería, Agricultura y Pesca estableció una reglamentación para los aplicadores y un plan de capacitación para los agricultores y demás, con el correspondiente certificado de aplicación. Consideramos que esto está bien, porque si para conducir un auto se expide una libreta de conducir, ¿por qué no hacer lo propio con quien maneja una máquina que echa un peligroso insecticida? De cualquier manera, en este tema ahora contamos con un registro y seguimos avanzando lentamente, más allá de la normativa existente en la materia, que puede ser discutible.

En otro orden de cosas, me parece importante avanzar en el concepto de ordenamiento territorial porque hoy en día se puede hacer cualquier cosa en cualquier lugar, menos plantar árboles, que es algo que está regulado. En este sentido, la Ley de Ordenamiento Territorial establece ciertas directivas de las que participarán los Gobiernos Departamentales, el Gobierno Nacional y las organizaciones sociales.

Mi intención era efectuar estos comentarios, tanto por respeto como por la preocupación que nuestras invitadas tienen sobre este tema.

SEÑOR NIN NOVOA.- Si bien es cierto que este es un tema grave y sensible, creo que opera post mórtem, porque la denuncia se hace después que se pasó el producto y los efectos desencadenan la inmediata acción negativa. Por lo tanto, me parece que habría que establecer un sistema de contralor que aplicara fortísimas sanciones a quienes practiquen estas conductas.

Quizás motivado por la curiosidad y la ignorancia, quería formular esta pregunta a nuestros visitantes: ¿cuál es el umbral del viento, medido en kilómetros por hora, que tiene efecto en la deriva? Es claro que con vientos de 70 kilómetros por hora nadie va a fumigar, pero con vientos de 17 ó 18 kilómetros por hora, casi imperceptibles, ¿qué sucede? ¿Hay algún estudio que establezca la deriva?

SEÑORA CÁRCAMO.- Con relación a la deriva, en Chile existe una reglamentación que establece que no se puede fumigar cuando el viento supera los 15 kilómetros por hora. Ahora bien, ¿cuánto es lo que se puede controlar? Hemos observado que cuando hay que cuidar un cultivo, se hace lo que sea. Aclaro que voy a hablar basándome en mi experiencia porque, si bien no he fumigado, sí he realizado cursos de fumigación. Con relación a este tema, hay que saber cómo colocar y utilizar la boquilla, de forma tal de obtener el efecto deseado, porque el aplicador no va a utilizar una sustancia para tirarla en un lugar en el que no corresponde hacerlo. Ahora bien, ¿esto está controlado? ¿Hasta qué punto se puede controlar? Evidentemente, conocemos los impactos que se están teniendo.

Por otro lado, me parece importante el comentario que formuló el señor Presidente en cuanto a que es cierto que no hay ninguna regulación que diga hasta dónde se puede sembrar, si es hasta el límite con la escuela o no. Por eso decía que observé que había cultivos a menos de diez metros del borde de la escuela. Mi lógica dice que si hay un cultivo, éste se va a proteger, donde sea que esté sembrado. Entonces, puedo decir que voy a cultivar hasta el borde de la escuela pero no voy a llegar a fumigar en esa área. Todas estas son dudas que habría que analizar. Además, si estamos pensando en

una regulación para la fumigación, también debería existir una que dijera hasta dónde se permitirá cultivar pues, lógicamente, un cultivo va unido a su cuidado y, por lo tanto, al uso de esta sustancia.

SEÑOR CHIRUCHI.- Agradecemos la presencia de nuestras invitadas y la ilustración que nos han hecho. Obviamente, trataremos de mantenernos en contacto.

Creo que el país tiene un gran debe en esta materia; debemos cuidar nuestro ecosistema y proteger también la inversión, propendiendo al país productivo, sin lesionarnos ni lastimarnos. Considero que llegó la hora de acelerar los procesos en procura de normalizar y controlar, para que luego no ocurra lo que decía el señor Senador Nin Novoa, en el sentido de que no tenga un carácter post mórtem. El Estado tiene la incapacidad de controlar y, como se dijo últimamente, no es fácil fiscalizar lo que tiene que ver con el tipo de fumigación; qué hace un mosquito, o un avión; si el aspersor se abre o es más concentrado, si es de chorro o de llovizna. Los mosquitos pueden echar herbicida hasta una velocidad de viento de 20 kilómetros, pero ni el dueño del establecimiento controla esto o si se está fumigando en forma acertada. Son temas muy complejos, que deberemos asumir con mucha responsabilidad porque, de lo contrario, dejaremos a nuestros hijos y nietos un ecosistema totalmente comprometido y destruido.

Las felicito por el trabajo que están llevando adelante, que sé es muy complicado, ya que alguna experiencia tengo en la materia. Hace pocos días estuve en contacto con apicultores, quienes me comentaron que hay una cantidad de denuncias sobre eliminación de colmenas las que, entre otras cosas, cumplen su rol en las praderas artificiales y son una fuente de trabajo para pequeños productores.

Quienes estamos en la actividad política, quienes tenemos responsabilidad de Gobierno, tenemos que asumir rápidamente con mucha fuerza el tema que nos han planteado. Y, como decía el señor Senador Bordaberry, debemos tener como aliados a los Intendentes y Gobiernos Departamentales. Pero, además, debemos tener conciencia y cultura de un uso racional y respetuoso de la facilidad que tiene, principalmente, la agricultura, en cuanto a proteger un cultivo y eliminar malezas.

Muchas gracias.

SEÑOR PRESIDENTE.- Quiero hacer una intervención muy breve, porque el objetivo de esta Comisión era recibir a esta delegación para escuchar su exposición.

Hay tablas que establecen la deriva en función de la velocidad del viento, de la presión y del tamaño de la gota. El asunto es ver cómo se aplican esas tablas a la realidad de cada lugar porque, además, no se pueden tener todas las medidas técnicas en el sitio en que se está haciendo la aplicación. De todos modos, en el país hay lugares en los que, si la distancia entre el alambrado de la escuela y la aplicación fuera de 500 metros, prácticamente estaríamos decidiendo que no se plantara nada. Una distancia de 500 metros para un establecimiento de un productor familiar es más de la mitad de su predio. Entonces, es preciso -y también muy difícil- conciliar el interés de salud general con el de la producción. El asunto no pasa por sancionar. En realidad, este límite que puso el Ministerio fue producto de problemas jurídicos, ya que hubo empresas que aplicaron fumigaciones en las escuelas y el Ministerio de Ganadería, Agricultura y Pesca las quiso multar por no cumplir con la normativa. Ahora bien, sucedió que la normativa hablaba de centros poblados, frente a lo cual esas empresas demostraron que una escuela no puede considerarse un centro poblado. Entonces, perdimos el juicio que le habíamos hecho a la empresa. Pensamos que hay que hacer una normativa para la escuela, para lo cual hay que considerar todos los aspectos técnicos, la legislación de los demás países de la región y, además, las características físicas del país y técnicas de los productos que se usan. En esto debe participar la ciencia, los técnicos que están trabajando en la materia y también la sociedad en su conjunto. Lamentablemente, estas normativas son elaboradas por quienes regulan su aplicación. Pero se puede optar, como en definitiva se hizo, por el camino de la capacitación. Es preciso formar a quienes utilizan las máquinas para que no hagan cosas contrarias a sus propios intereses. Muchas veces, a quienes manejan esas máquinas, por no tener la protección adecuada, les ha ido mal. Hay ejemplos de personas que se han intoxicado por manejar mal las boquillas, por no usar guantes ni tapabocas. Para lograr ese objetivo, es preciso convencer a las personas. No hay que olvidar que

existe un registro de aeroaplicadores y de empresas de aplicación terrestre, con el que se está trabajando. Ahora se está teniendo una actitud muy buena por parte de las personas que aplican estos productos. Por otra parte, creo que sancionar después de que una cosa se hizo mal, no sirve para nada; más bien hay que tratar de prevenir. Seguramente, para el Ministerio de Salud Pública la situación no ha significado un problema por el número de afectados, pero para quien se intoxica con uno de esos productos, el problema es realmente del 100 %, y también hay que tener en cuenta que algunos de ellos tienen efecto acumulativo. Creo que la lista de toxicidad fue cambiada después de ciertos problemas que se han dado en estas áreas. Pero, sin dudas, hoy existen avances en la ciencia y, por ejemplo, todo lo relativo al fipronil corresponde a discusiones relativamente recientes que llevaron a cambiar la normativa en otros países y también en el Uruguay. Con el glifosato, por su parte, el tema está más discutido, ya que en la Argentina hay un equipo que demuestra el efecto teratogénico, pero la Presidenta Cristina Fernández ordenó que se formara un equipo específico, el cual elaboró un informe de 130 páginas que dice lo contrario. Esta discusión entre los científicos va a seguir, y debemos estar atentos a lo que surja en este tema.

SEÑORA ARISMENDI.- En cierto modo, aquí se ha hablado de lo que quería destacar como importante en este tema. Lo que más me preocupa es que se están viendo afectados los niños en las escuelas; por eso quería decir que muchas de las sustancias mencionadas se acumulan.

Este es, sin dudas, un tema muy complicado, porque hay que tener en cuenta las necesidades de los productores, pero no se puede dejar de lado la posibilidad de una mediación para que la salud de los niños que están formándose en la escuela sea protegida adecuadamente. Realmente esa cuestión me preocupa mucho y, si bien entiendo lo relativo a los cuidados que hay que tener con el ecosistema, en lo personal, lo que más me inquieta es lo vinculado a la salud de los niños en la escuela, para que no resulten contaminados.

SEÑOR PRESIDENTE.- Muchas gracias por su visita y por la información que nos han brindado.

(Se retira de Sala la delegación de RAPAL Uruguay)

(Ingresa a Sala la delegación de la Asociación Uruguaya de Transporte de Hacienda)

La Asociación Uruguaya de Transporte de Hacienda solicitó audiencia a la Comisión para plantear un asunto sobre el que hace tiempo vienen trabajando. Hoy nos visita el señor Gustavo González, Presidente de la Asociación, la señora Gabriela Lombardo, Secretaria, y el señor Nevel Martínez, Tesorero.

Los recibimos con mucho gusto para escuchar el planteo que desean realizar.

SEÑOR GONZÁLEZ.- Hemos hablado de este tema reiteradas veces, concretamente, desde el año 2002, cuando comenzaron los problemas de la aftosa. El asunto es que cada vehículo que transporta ganado debe lavarse y desinfectarse al terminar el viaje. Generalmente, eso no se puede hacer por falta de lavaderos en la mayoría de los lugares del país y, muchas veces, hay que recorrer 100 ó 150 kilómetros antes de poder lavar el camión. Esto es así porque se descarga el ganado en una estancia, pero, a veces, no hay posibilidades de hacer el lavado. Entonces, se hace más de un viaje y recién se lava el vehículo una vez a la semana. Esa es la realidad. También sabemos que si este tema trasciende cuando viene una misión norteamericana o europea, va a crear serios problemas a la exportación uruguaya. Cualquiera de estas misiones que vaya unos cuantos kilómetros detrás de un camión de ganado, sucio, se va a dar cuenta de que ese vehículo está viajando sin haber sido lavado y desinfectado. Hay un protocolo respecto a cómo tienen que ser los lavados y a cómo tienen que actuar los lavaderos habilitados oficialmente por el Ministerio. En los años 2002, 2003 y 2004 había más lavaderos -por lo menos, el número de ellos era mayor- que han ido desapareciendo por ser inviables al no tener la habilitación del Ministerio. Actualmente, la gente no lava porque de todas formas no le dan el papelito, y muchas veces tiene que comprarlo en otro lado.

Ahora bien, ¿donde hay lavaderos? En los frigoríficos y en algunos lugares del país, pero en el resto del territorio no hay. Si uno se para en Montevideo y mira hacia el norte, verá que hay algún

lavadero sobre la Ruta 5 y algún otro sobre la Ruta 3, pero hacia el otro lado no hay. Una mano me alcanza para contar todos los lavaderos habilitados de la Ruta 5 hacia el este, para el lado de Montevideo.

Cada vez que hablamos con los representantes del Ministerio de Ganadería, Agricultura y Pesca, nos han dicho que no tienen recursos. Por tanto, si están trabajando en la Ley de Presupuesto, deberían ver la posibilidad de otorgar algún recurso para la instalación de los lavaderos. Como decía, este tema lo planteamos en el 2003, en el 2004 y en el 2007, y tengo aquí los libros del INAC que lo corroboran. No es un problema que estemos trayendo hoy, pero sigue sin solucionarse. Esto es una bomba de tiempo. Si queremos llamar la atención, tenemos una forma muy sencilla de hacerlo: agarramos diez camiones que descargaron, los traemos para acá y nos sacan a tiros a todos. Nuestra intención no es hacer ruido porque perjudicamos al país, pero hay que solucionar este problema. De otra forma, somos rehenes de esta situación.

SEÑOR PRESIDENTE.- Quiero aclarar que no es cierto que cuando plantearon este tema no hubo ningún diálogo.

SEÑORA LOMBARDO.- En realidad, no hubo soluciones.

SEÑOR PRESIDENTE.- Los camiones tienen un protocolo y cierta obligación, al igual que los ómnibus de pasajeros, que después de trabajar ciertas horas deben limpiarse. Esto es algo que le compete al empresario que tiene el camión. Sin embargo, como este es un problema país y no atañe solo a los empresarios, hicimos negociaciones en las que el INAC estaba dispuesto a favorecer la instalación, incluso a poner algo de dinero. Los frigoríficos también estaban dispuestos a hacer el esfuerzo, así como la gremial que ustedes representan. Esto fue hace dos años y, por tanto, mi pregunta es: ¿qué pasó con esas negociaciones donde el interés de los industriales, el del país y el de la gremial habían llegado a una conjunción? Al parecer, no es tan difícil instalar un lavadero para camiones.

SEÑOR GONZÁLEZ.- En una reunión, el señor Presidente de la Comisión había encargado a un funcionario del Ministerio para que consiguiera un predio en el que nuestra gremial pudiera administrar un lavadero, que se iba a instalar con la colaboración del INAC, de la industria frigorífica y de otras asociaciones, en el marco de un plan piloto -no sé si el señor Presidente lo recuerda- pero eso nunca sucedió.

SEÑOR PRESIDENTE.- Sí, lo recuerdo.

SEÑOR GONZÁLEZ.- Una vez que el señor Presidente de la Comisión se fue del Ministerio, los temas quedaron inconclusos. Esa fue la realidad. En aquel momento, le dijo a un funcionario que ahora no recuerdo: “Ubicá un predio que se pueda adaptar para lavadero y después vemos cómo se financia” -con el INAC o con quien sea- “y que lo administre la gremial”. El problema es que se precisan cientos de lavaderos, no uno. Es cierto que se solucionaban un montón de problemas que se suscitaban en esa área cercana a Montevideo, pero no los de Cerro Largo, los de Treinta y Tres y los de Rivera.

SEÑORA LOMBARDO.- Quiero explicar que no es tan sencillo armar un lavadero. Es cierto que el lavado es responsabilidad del transportista y, en realidad, éste podría lavar en cualquier lavadero, pero al ser transportista de hacienda eso no depende de la empresa transportista, sino del Ministerio de Ganadería, Agricultura y Pesca, ya que tiene un protocolo que dice cómo se debe lavar, desinfectar, etcétera, y para que se cumpla eso el lavadero debe estar habilitado y en condiciones. Actualmente, el Ministerio tiene habilitada determinada cantidad de lavaderos. El costo de un lavadero ronda los US$ 50.000, según las exigencias del Ministerio, pues debe haber piletas de decantación y otros elementos más. De nuestra parte, hemos planteado muchas veces este problema y la respuesta siempre es que no se cuenta con los recursos para solucionarlo. Imagínense que nosotros, como transportistas, contamos con menos recursos aún y, por su parte, el Gobierno, que es en definitiva el que debe marcar las pautas y el que tiene que apoyar la iniciativa, tampoco los brinda. Creo que se trata de cifras muy grandes como para manejarlas ligeramente. Nosotros nos hemos reunido con la gente del INAC y lo que hemos propuesto, como primer paso para poder avanzar algo en este tema, es que el Ministerio flexibilice un poco las condiciones que exige a los lavaderos. Antiguamente existían

muchos lavaderos, pues algunos estaban en negro, con personas que “llevaban” una jaula donde se lavaba y se desinfectaba. Así, más o menos, se cumplía con la tarea del lavado, pero obviamente esos lavaderos no eran autorizados por el Ministerio. Dadas las condiciones que actualmente el Ministerio exige, eso hoy no se puede hacer y, en consecuencia, muchos lavaderos han cerrado. Por lo tanto, no se dispone ni del lavadero habilitado ni del otro, lo que realmente constituye un problema. Es cierto que se cuenta con la industria frigorífica, pero ésta tiene sus lavaderos para su propia flota que trabaja dentro del frigorífico, y los transportistas que no trabajan para la industria frigorífica no tienen dónde lavar. De repente, a uno le hacen un favor y le hacen el lavado, pero hay que cumplir con el requisito de que primero están los de la casa. Por ejemplo, si se hace un viaje del que se llega a las dos de la tarde para descargar, primero hay que esperar que venga el turno del lavador, si es que hay lavador, pues muchas veces debe lavar uno mismo. Y luego, cuando a las diez o a las once de la noche comienzan la tarea, hay que esperar de nuevo que laven todos los camiones que lleguen a la industria en primer lugar, como corresponde.

También debemos tener en cuenta el tema de las exigencias, porque sucede que se carga el ganado y aparece la gente que se ocupa de hacer la inspección veterinaria. Justamente, la semana pasada se estaba cargando ganado y las personas de inspección veterinaria dijeron que los camiones no estaban lavados. El transportista contestó que era cierto, pero que debía cargar el camión porque había que embarcar, a lo que se le respondió que así no lo podía hacer. Entonces, el transportista les preguntó dónde podía lavar el camión. Ellos le dijeron que no sabían, que sólo cumplían con un protocolo. Ahora bien, para aplicar ese protocolo, se deben dar las condiciones, porque a mí me parece absurdo que se me muestre un papel que dice que debo lavar el camión, pero para poder hacerlo debo recorrer 200 kilómetros. También la Policía Caminera nos persigue.

SEÑOR PRESIDENTE.- Creo que el tema aquí planteado por los transportistas no da para mucho comentario más. Si bien hay exigencias nacionales e internacionales a tener en cuenta, instalar un lavadero cuesta menos que la patente de un taxímetro, por lo que creo que nos estamos ahogando en un vaso de agua. En este sentido, quiero que conste en la versión taquigráfica que, de nuestra parte, analizaremos qué podemos hacer con esta problemática. Asimismo, quiero negar enfáticamente que la única salida para esto sea que el Estado se encargue de lavar camiones, porque no es algo que le competa. Lo que sí le compete es analizar qué podemos hacer para solucionar el problema planteado. Lo cierto es que una empresa para lavar camiones no es una actividad económicamente rentable en sí misma por la cantidad de unidades que hay y porque sólo se necesita tener una infraestructura mínima y una persona las 24 horas para hacer el trabajo. De todos modos, veremos qué se puede hacer.

SEÑOR GONZÁLEZ.- En algún momento se planteó que los transportistas tenían la obligación de lavar los camiones. El 86% de las empresas de transporte uruguayo -en el caso del transporte de hacienda, se aplica el mismo porcentaje o aún mayor- tiene menos de tres vehículos. La mayoría de las veces, esos vehículos valen US$ 30.000, US$ 35.000 ó US$ 38.000 y, evidentemente, ninguna de esas empresas va a gastar US$ 50.000 para poner un lavadero y lavar sus camiones. Además, hay que tener en cuenta que si yo tengo mi centro de actividad en Canelones, mis unidades no circulan sólo por ese departamento, sino que lo hacen por todo el país. Por tanto, no soluciono el problema instalando un lavadero en Canelones. El problema es mucho más complejo.

SEÑOR PRESIDENTE.- La Comisión recibe el planteo que han realizado y verá qué puede hacer al respecto. Muchas gracias por su presencia.

SEÑOR GONZÁLEZ.- Por nuestra parte, también agradecemos a la Comisión por habernos recibido y esperamos que puedan hacer algo con respecto a este problema.

(Se retiran de Sala los representantes de la Asociación Uruguaya de Transporte de Hacienda)

SEÑOR PRESIDENTE.- No habiendo más asuntos, se levanta la sesión.

(Así se hace. Es la hora 14 y 33 minutos)